



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№25/ИЮЛЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ	3
Эксперт рассказала, как Россия стала четвертой экономикой мира	3
Эксперт рассказал, какие виды продукции надо локализовывать в России прежде всего	4
РСПП: российский бизнес справился с задачей заместить ушедшие западные компании	5
РСПП: менее 2% компаний РФ сохранили закупки у бизнеса из недружественных стран	6
Михаил Мишустин провёл стратегическую сессию о развитии авиационной промышленности	7
Более 20 самолетов МС-21 разной степени готовности находятся в производстве	9
Минпромторг РФ предлагает ограничить госзакупки импортных дизелей для поддержки двигателестроителей	10
РЖД научились производить отечественный подвижной состав	14
РЖД рассматривают возможность продолжения эксплуатации поездов «Стрижи»	14
В Петербурге разработали программно–аппаратный комплекс для энергетики	16
Шувалов: Проекты АО «Аммоний» – вклад в технологическое лидерство страны	16
Правительство выделило 1 млрд рублей на создание инфраструктуры инновационного центра «Композитная долина»	17
Цветные марки полиэтилена «ЗапСибНефтехима» импортозаместили сырье для производства труб	18
В России развивают технологии импортозамещения в нефтегазе	19
Основная Программа	20

НОВОСТИ В СФЕРЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

10–17.07.2025

Эксперт рассказала, как Россия стала четвертой экономикой мира

Экономика России смогла занять четвертое место в мире по паритету покупательной способности благодаря развитию импортозамещения и переориентации на азиатский рынок, прокомментировала РИА Новости доцент кафедры экономической теории РЭУ имени Г.В. Плеханова Екатерина Новикова.

Россия в 2024 году осталась четвертой экономикой мира и увеличила отрыв от Японии вдвое, выяснило ранее РИА Новости, изучив данные Всемирного банка. Речь идет о величине ВВП, пересчитанного по паритету покупательной способности, то есть по уровню нынешних цен в экономике страны.

По оценке Всемирного банка, объем экономики РФ в пересчете по ППС в 2024 году достиг 6,92 триллиона долларов против 6,45 триллиона годом ранее. При этом ВВП Японии увеличился до 6,4 триллиона с 6,25 триллиона долларов в 2023 году. Разрыв между Японией и Россией подскочил вдвое, составив 514 миллиардов долларов против 264 миллиардов годом ранее.

«У России получилось достичь четвертой позиции, благодаря развитию политики импортозамещения, переориентированию своей экономики на азиатский рынок, где нет жесткого превалирования во всем одной экономики, как было у нас с Европой. Поэтому Россия начала выходить со своей продукцией на новые рынки, развивать свое производство», – считает Новикова.

Она отметила, что четвертое место в мире – это, действительно, успех для российской экономики. Ведь впереди только Китай, США и Индия – страны с гораздо большей численностью населения и высоким технологическим развитием (Штаты и КНР).

Однако России будет сложно достичь численности населения даже на уровне США. «Тем не менее мы можем развивать демографическую политику, привлекать на российский рынок по-настоящему квалифицированную рабочую силу и создавать торговые объединения с дружественными нам странами», – отметила эксперт.

Новикова подчеркнула, что если начатый вектор политики будет продолжаться, то РФ сможет нарастить разрыв с экономиками Японии, европейских стран и так далее.

Кроме того, Россия способна занять и третье место в мире по ВВП по ППС, однако для этого «нужны уникальные технологические решения на международном рынке, которые бы были всеми востребованы». «Мы к этому стремимся, но обычно на это уходит 10–15 лет, и пока никому еще не удавалось сократить этот период», – заключила Новикова.

Источник: lprime.ru, 16.07.2025

Эксперт рассказал, какие виды продукции надо локализовывать в России прежде всего

Локализовывать в России, прежде всего, надо те производства, те виды продукции, на которые есть консолидированный спрос, заявил РИА Новости заместитель генерального директора федеральной ЭТП «ТЭК–Торг» Евгений Можаяев.

«Спору нет, локализация производства – основа технологического суверенитета России. При этом важно понимать, что желания закрываться от иностранных партнеров ни у отечественного бизнеса, ни у российского государства нет. Таким образом, сегодня мы рассматриваем локализацию не только как инструмент импортозамещения, а в том числе и как кооперацию с зарубежными игроками, но на территории России», – сказал он.

К приоритетным отраслям для локализации, по его словам, можно отнести сегодня «те, которые являются жизнеобеспечивающими для населения и бизнеса страны. Это – производство высокотехнологичной продукции, машиностроение, авиа- и двигателестроение, судостроение, медицина, транспортная инфраструктура России».

«В них особенно важно обеспечить независимость от внешних факторов и снижение рисков», – заметил собеседник агентства.

«Если говорить о том, что нужно для максимальной локализации, я бы посмотрел на спрос. Есть смысл локализовать, в первую очередь, те виды продукции, где есть для этого потребность. Мы как торговая площадка часто видим именно такой запрос от бизнеса», – подчеркнул Можаяев.

«Допустим, компания А готова производить определенный товар. Но спроса компании Б недостаточно для того, чтоб компания А смогла проинвестировать запуск нового производства. Так на стадии проработки аналогов у заказчиков возникает к нам запрос: найдите еще компании, которым нужен аналогичный товар», – отметил Можаяев.

«Так формируется консолидированный спрос, выравнивается ритмичность заказов, а объем перспективных продаж делает оправданным

вложения компании А в запуск нового производства. Другими словами – это и есть отраслевой заказ», – заключил он.

Источник: ria.ru, 15.07.2025

РСПП: российский бизнес справился с задачей заместить ушедшие западные компании

Российские компании смогли заместить ушедшие из-за санкций западные компании, наиболее успешно это было сделано в сфере производства конечной продукции, промышленных услуг, изготовления комплектующих и разработки программного обеспечения, говорится в исследовании Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) на основе проведенного в мае опроса представителей 140 компаний.

«Согласно данным опроса, наиболее результативным оказался процесс импортозамещения в области производства конечной продукции – 37,8% предприятий ответили, что они сумели занять покинутые конкурентные ниши. Чуть менее 30% организаций заместили ушедшие иностранные компании в сфере промышленных услуг (инжиниринг, дизайн, обслуживание, ремонт) и/или в области производства машин и оборудования», – уточняется в исследовании.

Данные опроса показывают, что импортозамещение показало свою эффективность.

«Если сравнивать результаты, полученные в 2025 году, с данными за 2023 год, возможно заметить, что российские компании достигли поставленных целей – два года назад лишь малая часть компаний (от 1% до 7%) сумела воспользоваться шансами заместить иностранные компании в различных областях и сферах», – отметили в РСПП.

В ходе опроса в мае текущего года около четверти компаний сообщили, что смогли воспользоваться возможностью занять конкурентные ниши в области изготовления комплектующих. Аналогичная доля положительных ответов – в области производства материалов и в сфере разработки ПО.

«Реже всего респонденты сообщали об успешном опыте импортозамещения в сфере добычи и переработки сырья, – в 15,1% случаев. Наряду с этим, в области изготовления комплектующих и узлов, и в области производства машин и оборудования, по ощущению опрошенных компаний, сохраняется довольно высокий потенциал импортозамещения – пятая часть компаний планирует в будущем занять ниши, которые покинули иностранные компании», – говорится в исследовании.

По данным опроса, 37,7% опрошенных компаний участвуют в настоящее время в реализации Национальных проектов РФ; 6,9% организаций принимали участие в их реализации в прошлом. В то же время, только 17,7% предприятий сообщили, что они участвуют в национальных проектах по обеспечению технологического лидерства (НПТЛ). 30,8% организаций осведомлены о нацпроектах и планируют в будущем принять участие в их реализации. Чуть больше – 34,6% компаний – осведомлены о НПТЛ, понимают их цели и задачи, и в перспективе собираются участвовать в реализации НПТЛ. Четверть респондентов сообщила, что их компании не обладают достаточной информацией и пониманием своей роли в реализации национальных проектов. «Половина опрошенных выбрала этот ответ, оценивая НПТЛ», – добавили в РСПП.

Источник: tass.ru, 11.07.2025

РСПП: менее 2% компаний РФ сохранили закупки у бизнеса из недружественных стран

Доля российских компаний, продолжающих закупки больших объемов материалов у партнеров из недружественных стран, составляет сейчас менее 2%, свыше 75% предприятий покупают сырье, материалы и ПО у отечественных поставщиков. Об этом свидетельствуют результаты проведенного в мае текущего года РСПП опроса представителей 140 российских компаний.

«Дополнительным подтверждением, помимо ответов на вопрос, смогли ли российские производители освоить рынки, занятые до этого иностранными компаниями, стал факт, что большинство предприятий (75% и более) закупают аналоги сырья, материалов, ПО, и услуг, которые раньше поставлялись организациями, ушедшими с российского рынка, именно у отечественных поставщиков. В случае закупки материалов за три года снизилась доля ответа «закупаем преимущественно у компаний из «недружественных стран»: в 2022–2023 годах его отмечали 8–10% опрошенных, а в 2025 году об этом сообщили уже менее 2% предприятий», – сообщает РСПП.

Как отмечают авторы исследования, потребность в импортозамещении сейчас стала снижаться, поскольку на рынке уже появились российские производители, которые сумели заменить иностранные компании в конкретных рыночных нишах. «В настоящее время 83% респондентов пользуются услугами российских контрагентов, а 12,2% заявили, что они организовали собственное подразделение, позволяющее заместить услуги – инжиниринг, дизайн,

обслуживание, ремонт, ранее предоставляемые иностранными компаниями», – сообщает РСПП.

В сфере закупок программного обеспечения доля российских разработчиков составляет 79%. Кроме того, доля варианта «закупки аналогов происходят у поставщиков из «дружественных» стран» выросла по сравнению с 2023 годом на 10 процентных пунктов – до 13%. Продолжают закупать ПО у поставщиков из недружественных стран лишь 4% порошенных компаний.

Источник: tass.ru, 11.07.2025

Михаил Мишустин провёл стратегическую сессию о развитии авиационной промышленности

Выступая на сессии, М. Мишустин сказал: Президентом перед отраслью авиационной промышленностью поставлены масштабные задачи по обновлению парка российских авиакомпаний. Без сомнения, нашей стране нужен современный воздушный флот, основанный на собственных технологических решениях и мощной производственной базе.

В условиях санкций, внешних ограничений создание всей линейки отечественной техники необходимо для надёжного развития связанности наших регионов и достижения стратегической цели – увеличения авиационной мобильности граждан в полтора раза уже к 2030 году.

Конечно, для этого также активно строятся и новые комфортные аэровокзальные комплексы, модернизируется аэродромная инфраструктура, совершенствуются системы управления воздушным движением, что способствует расширению маршрутной сети. И как результат, перелёты на внутренних линиях становятся удобнее для большего количества людей.

Чтобы обеспечить независимость российской гражданской авиации, сформирован профильный федеральный проект – «Производство самолётов и вертолёт». Он вошёл в состав национального проекта технологического лидерства «Промышленное обеспечение транспортной мобильности», который запущен, напомню, с начала текущего года. На его реализацию в течение шести лет планируется выделить из федерального бюджета суммарно 765 млрд рублей.

Прежде всего – на создание воздушных судов, конкурентоспособных двигателей, радиоэлектронной аппаратуры, различных технических систем. И всего перечня наукоёмкого оборудования. Речь идёт о разработке действительно уникальной продукции, пока не имеющей российских аналогов, выпуск которой необходимо освоить.

Конечно, мы здесь рассчитываем на высокую эффективность и слаженность действий наших научных центров, конструкторских бюро, отраслевых предприятий и многих тысяч компаний–смежников, которые задействованы в кооперационных цепочках.

Выделю несколько ключевых вызовов, которые предстоит преодолеть предприятиям авиационной промышленности.

Прежде всего надо довести до успешного завершения опытно–конструкторские работы по всем реализуемым программам.

Предварительные результаты есть. В частности, вчера была успешно протестирована работа бортового радиоэлектронного оборудования в ходе лётных испытаний нашего флагмана МС-21. Впервые поднялась в воздух лаборатория на базе Як-40 с двигателем ВК-800, который будет устанавливаться на самолёты для местного сообщения – «Байкал» и совместный с белорусами самолёт «Освей».

По данным Минпромторга, окончание сертификации обновлённого «Суперджета» с двигателем ПД-8 ожидается не позднее декабря этого года. Совсем недавно, напомним, он совершил перелёт из Комсомольска-на-Амуре в Жуковский. Как и регионального лайнера Ил-114, с которым мы подробно ознакомились на прошлой неделе, посещая в Екатеринбурге выставку «Иннопром».

А МС-21 и «Байкал» должны быть готовы к запуску в серию – по планам, которые у нас есть, – соответственно в октябре и декабре следующего года.

Хочу обратить внимание коллег, нужно установить конкретные сроки для каждого типа воздушного судна. В том числе для импортозамещённых версий хорошо известных моделей Ту-214 и Ил-96-300. Как и для других наших проектов, таких как «Ладога», «Освей». А также для перспективных вертолётов различного класса: от самых лёгких – Ми-34, «Ансат», Ка-62 и до тяжёлых – Ми-38, Ми-171. Важно, чтобы итоговые экономические и лётно–технические характеристики новой российской техники соответствовали параметрам, которые согласованы с авиакомпаниями.

Другая, не менее серьёзная задача связана с реализацией инвестиционных проектов по расширению производственных мощностей на всех предприятиях кооперации, учитывая высокую стоимость кредитных ресурсов на сегодняшний день.

Чтобы оказать системную поддержку строительству и модернизации заводских площадей, Правительством три года назад была утверждена комплексная программа развития авиационной отрасли до 2030 года.

С учётом новых вызовов она нуждается в пересмотре. Требуется актуализировать и графики поставок воздушных судов по годам, исходя из текущей ситуации.

Подчеркну, нельзя допустить отставаний, которые могут сдерживать рост пассажиропотока. Это первостепенная задача.

Предлагаю детально проанализировать текущий статус каждого проекта, достигнутые результаты, а также существующие вызовы и выработать решения, которые позволят выйти на крупносерийное производство полного цикла воздушных судов.

Наша страна обладает достаточным технологическим потенциалом, всеми ресурсами, чтобы совершить кардинальный прорыв в сфере авиастроения и, как следствие, обеспечить нашим гражданам гарантированные возможности для удобных перелётов – комфортных, безопасных.

Источник: government.ru, 15.07.2025

Более 20 самолетов МС-21 разной степени готовности находятся в производстве

Более 20 российских самолетов МС-21 разной степени готовности находятся на заводе Объединенной авиастроительной корпорации Ростеха в Иркутске в пресс-службе госкорпорации «Ростех».

«В рамках развертывания серийного производства уже собраны 14 планеров МС-21, еще 9 самолетов находятся на более ранних этапах строительства», – сказали в пресс-службе.

Накануне премьер-министр РФ Михаил Мишустин на профильной стратегической сессии заявил, что самолеты МС-21 должны быть готовы к серийному выпуску не позднее октября 2026 года.

Сейчас в летных испытаниях по программе импортозамещения участвуют два опытных самолета МС-21. Первый самолет получил российский комплекс БРЭО, отечественную вспомогательную силовую установку, системы кондиционирования воздуха и регулирования давления, светотехнику, пульта самолетных систем. Отечественные компоненты включены в состав системы электроснабжения, гидросистемы, шасси. Второй самолет готовится к началу наземных сертификационных испытаний в Иркутске. Иностранные системы и компоненты, начиная от комплексной системы управления и системы электроснабжения, заканчивая датчиками уровня топлива и подшипниками заменены отечественными. Сейчас продолжается работа по улучшению характеристик импортозамещенных систем.

О самолете

МС-21 – отечественный проект ближне- и среднемагистрального пассажирского самолета, который должен прийти на смену Ту-154 и семейству

Ту-204 на российском рынке. Он также сможет быть альтернативой самолетам зарубежного производства.

МС-21 предназначен для перевозки пассажиров, багажа и грузов на внутренних и международных авиалиниях. Самолет рассчитан на полеты на расстояния до 5,1 тыс. км. Воздушное судно также может получить дальнемагистральную версию.

Источник: tass.ru, 16.07.2025

Минпромторг РФ предлагает ограничить госзакупки импортных дизелей для поддержки двигателестроителей

Минпромторг РФ предложил существенно донастроить систему госзакупок продукции дизельного двигателестроения, введя полный запрет на закупки импортных тепловозных двигателей, установив ограничения в отношении судовых и внеся ряд других изменений.

Соответствующий проект изменений в 1875–е постановление (регламентирует применение национального режима закупок товаров и услуг с предоставлением приоритета отечественной продукции в закупках госструктур и госкомпаний) опубликован министерством на regulation.gov.ru.

«Проектом изменений предлагается установить запрет для тепловозных дизелей. Напомним, что в данном сегменте спрос традиционно обеспечивается российскими производителями. Для остальной дизельной продукции предлагается установить ограничение закупок импортной продукции в рамках конкурентных процедур («второй лишней»), что позволит унифицировать отраслевой подход с уже действующими нормами <...> в части генераторных установок и судовых дизелей», – заявили в пресс-службе министерства.

Также предлагается временно исключить из закупок госкомпаний продукцию, внесенную в реестр Евразийского экономического союза (ЕАЭС), до того, как требования РФ (с учетом разработки балльной оценки локализации) и стран союза будут синхронизированы.

«Предлагаемые изменения направлены на защиту российских производителей, которые реализуют инвестиционные программы, в том числе с привлечением государственной поддержки, предусматривающие локализацию производства двигателей большой мощности (газопоршневые и дизельные двигатели мощностью 0,8 МВт – 7,35 МВт), используемых в судах, подвижном составе, агропромышленном комплексе и других отраслях. Для атомной энергетики, малой и резервной генерации предлагается не устанавливать ограничения по мощности», – говорится в пояснительной записке к проекту.

Тепловозные двигатели

Сейчас существует запрет на закупки отдельных компонентов железнодорожного подвижного состава иностранного происхождения, при этом на тепловозные дизели этот запрет не распространяется. Минпромторг предлагает устранить это несоответствие, отмечая, что вряд ли решение сильно повлияет на отрасль, учитывая, что импорт двигателей для рельсового транспорта составляет около 5% от всего рынка и осуществляется частными промышленными компаниями, на которые не распространяются требования госзакупок.

Ежегодный объем закупок тепловозных двигателей в рамках 223-ФЗ и 44-ФЗ (то есть соответственно госкомпаниями и госструктурами) в 2024 году составлял примерно 3 млрд рублей, или до 20% от продаж дизелей для тепловозов без поставок в составе подвижного состава, приводит данные министерство.

«Общая потребность в дизельных двигателях для магистральных и маневровых тепловозов на российском рынке составляет до 800 единиц в год, а без учета поставок в составе конечной готовой продукции (тепловозов) – 300 двигателей в год. Введение мер защиты российских производителей, включая запрет на закупку иностранных тепловозных дизелей, не повлияет на основных потребителей, которые уже используют отечественные двигатели», – говорится в пояснительной записке. В числе таких потребителей перечислены владельцы подвижного состава (ОАО «РЖД», промышленные предприятия железнодорожного транспорта) и сервисные компании (ООО «ЛокоТех», ООО «СТМ-Сервис», АО «Ремпутьмаш», АО «Милорем»).

Суммарно российские производители тепловозных дизельных двигателей в настоящее время способны выпускать около 1000 двигателей в год, в том числе АО «Коломенский завод» (MOEX: KLMZ) – 500 дизелей в год, АО «Пензадизельмаш» – 250 дизелей в год, ООО «УДМЗ» – 250 дизелей в год. Это, как отмечают в Минпромторге, «позволяет полностью обеспечить общую существующую потребность заказчиков и заместить поставки иностранных дизельных двигателей».

В перспективе двух-трех лет суммарные мощности по выпуску дизелей от 800 кВт вырастут до 1250 единиц в год, прогнозирует министерство. «Это позволит полностью обеспечить заказчиков российскими дизельными двигателями в случае возможного роста потребности в дизельных двигателях до 900-1000 единиц в год, включая двигатели, поставляемые в новом подвижном составе», – считают в Минпромторге.

Судовые дизели

Действующие правила госзакупок не устанавливают запрет или ограничение на приобретение двигателей иностранного производства для

судов, кораблей и лодок. Минпромторг предложил исправить эту ситуацию и распространить ограничения на судовые дизели высокой мощности.

Как отмечают разработчики поправок, в России наблюдается стабильный спрос на дизельные двигатели для судов с мощностью от 0,8 до 7,35 МВт в объеме 100-130 единиц в год, в том числе: до 50 единиц для небольших и прогулочных судов; до 80 единиц для средних и крупных судов. На госзакупки приходится порядка 70% рынка, общий объем которого оценивается министерством в 11 млрд рублей ежегодно.

«Установление запрета на закупку иностранных судовых дизельных двигателей не повлияет на основных потребителей, которые уже в большей части используют отечественные двигатели мощностью от 0,8 до 7,35 МВт <...>. Судовые двигатели мощностью меньше 0,8 МВт, как правило, используются частными компаниями и физическими лицами, доля закупок по 223-ФЗ и 44-ФЗ в этом сегменте мощности незначительная», – отмечают в Минпромторге.

В отношении судовых двигателей в министерстве также уверены, что отечественные производители смогут закрыть растущий спрос: «До 2024 года спрос на судовые двигатели мощностью от 4,5 до 7,35 МВт удовлетворялся исключительно за счет импорта (до 20 единиц в год). Сейчас российские производители при поддержке Минпромторга России реализуют инвестиционные программы по развитию мощностей и локализации компонентов двигателей, в том числе с привлечением средств Фонда развития промышленности и других механизмов государственной поддержки. Это позволит полностью обеспечить заказчиков российскими дизельными двигателями. С 2025 года после выпуска новых отечественных двигателей мощности российских производителей позволят полностью удовлетворить текущий спрос всех потребителей на российском рынке».

В качестве примера Минпромторг привел запуск «Коломенским заводом» (входит в ООО «ТМХ–Энергетические решения») производства судового дизельного двигателя 4-7 МВт. Потенциальный объем производства превышает 20 единиц в год и позволяет полностью заместить иностранную продукцию в указанном диапазоне мощности, говорится в пояснительной записке.

Дизели для энергетики

Минпромторг предлагает также устранить несоответствие в существующих требованиях к госзакупкам энергетических дизелей. В настоящее время есть ограничение на закупку иностранных генераторных установок, но не предусмотрены ограничения для самих дизельных и газовых двигателей, а также модульных электростанций на их основе.

«Такой подход создает риски обхода установленных правительством Российской Федерации ограничений через закупку иностранных двигателей и

последующую сборку на территории Российской Федерации. События последних лет показали важность использования для указанных целей продукцию отечественного производства, которая не подвержена рискам утраты доступа к сервису и ЗИП (запчастям – ИФ) от иностранного производителя или задержки поставок комплектующих, необходимых для обслуживания и ремонта», – подчеркивают в министерстве, отмечая также, что установки используются для обеспечения безопасной работы атомных станций.

«В России сформирован стабильный спрос на генераторные установки с двигателями внутреннего сгорания для аварийных источников энергоснабжения, в атомной энергетике. Прогнозируемый объем рынка для дизелей и генераторных установок для АЭС составляет около 8 млрд рублей в год, со 100% долей закупок по 44-ФЗ и 223-ФЗ», – приводят данные авторы поправок.

Кроме того, есть стабильный спрос на двигатели внутреннего сгорания для малой и распределенной энергетики, а также агропромышленного комплекса и теплиц. Прогнозируемый объем рынка для данных установок оценивается в 13,4 млрд рублей в год, а том числе около 5 млрд рублей – малая и распределенная энергетика, где основные потребители нефтегазовые компании, 8,4 млрд рублей – владельцы теплиц и крупные агрохолдинги.

Мощности российских производителей позволяют удовлетворить потребности внутреннего рынка как в части госзакупок, так и помимо них, отмечают в Минпромторге. Кроме того, отечественные игроки реализуют инвестпрограммы, в частности, «Коломенский завод» планирует к 2027 году нарастить мощности по производству дизелей Д49 с 500 единиц до 650 единиц в год, объем производства дизелей Д500 на 4–7 МВт – до более 20 единиц в год. В Минпромторге ссылаются на то, что госкорпорация «Росатом» и АО «Трансмашхолдинг» (совладельцы («ТМХ – Энергетические решения») подписали стратегическое соглашение, в рамках которого до 2032 года потребность в дизельных двигателях, используемых в том числе в энергетических установках, оценена в 153 единицы, или более 100 млрд рублей.

«Увеличение закупки отечественных двигателей позволит производителям оптимизировать себестоимость продукции за счет эффекта масштаба и повысить её конкурентоспособность как на внутреннем, так и на внешнем рынках. Это также обеспечит возможность для отечественных производителей выходить на новые рынки», – уверены в Минпромторге.

РЖД научились производить отечественный подвижной состав

РЖД не нужны закупки пассажирских поездов иностранного производства, в России научились производить отечественный подвижной состав и обслуживать его самостоятельно, заявил в интервью РИА Новости замгендиректора компании Иван Колесников.

«Можно сказать с уверенностью: мы научились производить отечественный подвижной состав и обслуживать его самостоятельно. Эти навыки в стране сформированы и закреплены. Нашими машиностроителями и сервисными компаниями проделана большая работа по формированию собственной базы для обслуживания этого подвижного состава», – ответил Колесников на вопрос, нужен ли будет РЖД немецкий Siemens в качестве партнера в обслуживании подвижного состава, если он захочет вернуться и его пустят обратно в Россию, и будут ли РЖД нужны недопоставленные «Сапсаны» из последней партии.

Он отметил, что в настоящее время в России есть в значительной части импортозамещенная номенклатура запасных частей оборудования. Так, в поездах производства компании Siemens – это «Сапсан» и «олимпийские» электропоезда «Ласточка» – при техническом обслуживании и ремонте применяются комплектующие российского производства.

«Так что потребность в железнодорожной продукции иностранного производства у РЖД отсутствует. Также сейчас мы имеем полностью импортозамещенный подвижной состав в виде поездов «Иволга», «Финист», и значительный объем запчастей и вагонов дальнего следования, которые производят отечественные вагоностроители. Если мы научились это делать сами, уместно самим и продолжать», – отметил замглавы РЖД.

Источник: ria.ru, 16.07.2025

РЖД рассматривают возможность продолжения эксплуатации поездов «Стрижи»

РЖД рассматривают возможность продолжения эксплуатации поездов «Стрижи» (построены испанской Talgo), импортозаместив отдельные запчасти, или продадут их, сообщил в интервью РИА Новости замгендиректора компании Иван Колесников.

«Они (Talго – ред.) не по-партнерски прервали с нами сотрудничество и фактически остановили обслуживание этих вагонов. При этом значительная часть запасных частей и оборудования были иностранного производства. Безусловно, прекращение поставок фактически остановило эксплуатацию этих

поездов», – ответил Колесников на вопрос о судьбе испанских поездов Talgo, ранее эксплуатировавшихся РЖД.

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) и Patentes Talgo подписали контракт на поставку семи 20-вагонных поездов в 2011 году. Эти составы ходили между Москвой и Берлином и Москвой и Нижним Новгородом. Вагоны для первого указанного маршрута были оборудованы системой автоматического изменения ширины колесных пар, что позволяло ускорить переход с колеи российского стандарта (1520 миллиметров) на европейский (1435 миллиметров). В России эти составы получили имя «Стриж».

РЖД остановили пассажирские перевозки в Европу, в том числе в Берлин, во время пандемии коронавируса 2020 года. А в марте 2022 года РЖД сообщили, что скоростные поезда «Стриж» временно не будут ходить на маршруте Москва – Нижний Новгород. ФПК судилась с Talgo из-за отказа испанской компании исполнять договор на техобслуживание и ремонт «Стрижей».

Колесников напомнил, что РЖД проделали большую работу с точки зрения импортозамещения для продолжения эксплуатации «Сапсанов» и «Ласточек».

«В этой части некоторый опыт мы уже накопили, поэтому рассматриваем несколько вариантов продолжения эксплуатации вагонов Talgo. Например, восстановление их эксплуатации после проведения мероприятий по импортозамещению отдельных запчастей и элементов оборудования. Рассматриваются также варианты их реализации. Окончательное решение будет принято после подсчета экономики одного или второго решения», – рассказал он.

Колесников добавил, что в случае принятия решения о продаже поездов Talgo, будет реализован этот подвижной состав и с раздвижной колесной парой для изменением ширины колеи, и без этого механизма.

«Если мы примем решение о продаже, то, скорее всего, по всей партии», – ответил он.

Где именно могут экспортироваться эти поезда в случае решения о продолжении их работы, Колесников не назвал.

«Это скоростные вагоны. Они в любом случае будут эксплуатироваться там, где можно развивать скорость», – сказал замглавы РЖД на вопрос о возможности возвращения «Стрижей» на маршруты из Москвы в Нижний Новгород.

В Петербурге разработали программно–аппаратный комплекс для энергетики

Компания «Ракурс–инжиниринг» разработала импортозамещенный программно-аппаратный комплекс для объектов электроэнергетики, передает корреспондент ТАСС.

«Инвестиции в проект составили около 35 млн рублей. Наши основные заказчики – это энергетические компании, крупные промышленные предприятия, которые имеют в своем составе ТЭЦ. Прежде всего, это производители электрической тепловой энергии», – рассказал генеральный директор компании Леонид Чернигов.

Система предназначена для реализации станционного уровня управления энергетическими объектами. Сейчас программный комплекс эксплуатируется на крупных тепловых и гидроэлектростанциях. Система внесена в реестр Минцифры.

Компания производит оборудование для промышленной автоматизации, внедряет системы контроля и управления для гидроэлектростанций, АЭС и теплоэлектростанций.

«Критически важная инфраструктура в энергетически нагруженных объектах и энергетических станциях сейчас не зависит от влияния недружественных стран. 90% элементов производятся либо в России, либо в дружественных странах. Отдельные части микроэлектроники еще приходится покупать в Китае, Японии, но и здесь тоже есть первые шаги по импортозамещению», – отметил глава городского комитета по промышленной политике, инновациям и торговле Александр Ситов.

Источник: tass.ru, 15.07.2025

Шувалов: Проекты АО «Аммоний» – вклад в технологическое лидерство страны

Председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов в ходе рабочего визита в Татарстан ознакомился с новыми производственными линиями, открытыми на химкомплексе АО «Аммоний», сообщает пресс–служба института развития.

АО «Аммоний» – один из крупнейших производителей азотных удобрений в Европе. С 2020 года входит в ГК «Азот». Ежегодно выпускает более миллиона тонн удобрений, включая аммиак, карбамид, азотную кислоту, аммиачную селитру, карбамидо-аммиачную смесь и метанол. За последние три года на предприятии начали выпуск реагента для очистки выхлопных газов дизельных двигателей, жидкой углекислоты и карбамидо-аммиачной смеси

КАС-32, а также создали цифровую платформу на базе ИИ для оценки полей и прогнозирования урожая.

«Запуск новых линий производства – это не просто достижения отдельной компании. Каждый проект, реализованный на отечественной площадке, – это вклад и в укрепление промышленного потенциала страны. Такие проекты, как «Аммоний», формируют уверенность в том, что Россия успешно реализует курс на технологическое лидерство и устойчивое экономическое развитие», – приводится в сообщении комментариев Шувалова.

Как сообщил генеральный директор АО «Аммоний» Дмитрий Макаров, на предприятии внедряются передовые технологии энергосбережения. Так, во время строительства завода «Аммоний» на базе Новоменделеевского химкомбината была значительно модернизирована система водоотведения и реализована бесстоковая схема. Три с половиной миллиона кубометров воды возвращается в технологию с собственных очистных сооружений, что составляет более 40% от общего водопотребления предприятия.

Сохранению энергоресурсов способствует и использование на производстве газотурбинной установки. Совместная выработка электроэнергии и пара позволяет достичь КПД до 70%.

<...>

Источник: ria.ru, 15.07.2025

Правительство выделило 1 млрд рублей на создание инфраструктуры инновационного центра «Композитная долина»

На реализацию мероприятий по созданию инфраструктуры инновационного научно-технологического центра (ИНТЦ) «Композитная долина» в Тульской области из резервного фонда кабмина будет направлен 1 млрд рублей. Такое распоряжение подписал Председатель Правительства Михаил Мишустин.

С помощью выделенных средств будут выполнены необходимые работы и закуплено не менее 50 единиц оборудования для научно-лабораторных корпусов.

«Композитная долина» станет площадкой, объединяющей студентов, учёных и представителей бизнеса, что поможет создать новые научно-технологические программы и привлечь инвестиции для реализации инновационных проектов. Центр создаётся по поручению Президента на базе Тульского государственного университета в рамках федерального проекта «Развитие производства композитных материалов и изделий из них»,

входящего в национальный проект по обеспечению технологического лидерства «Новые материалы и химия».

Среди основных направлений деятельности центра – многофункциональные материалы, химические компоненты и технологии их производства; моделирование, конструирование и производство изделий из композиционных материалов; новые эколого-ориентированные технологии закрытого цикла для малотоннажных химических производств; каталитические материалы и технологии производства химической продукции для аграрной и нефтехимической отраслей.

«В результате в регионе появится самая современная база для разработки, внедрения и малотоннажного выпуска многофункциональных веществ и компонентов, а также для моделирования передового ассортимента изделий из композиционных материалов, которые позволят найти решение целого ряда сложных конструкторских задач», – отметил Михаил Мишустин на заседании Правительства 10 июля.

Закон об ИНТЦ был принят в России в 2017 году. Они создаются для организации трансфера научных компетенций вузов в коммерческий оборот, вовлечения студентов и научных сотрудников в разработку технологий, востребованных на рынке, а кроме того, для помощи технологическим компаниям и стартапам. На их территории действует особый правовой режим для проведения научных исследований и внедрения инновационных решений, вплоть до производства конкретной продукции. В ближайшие годы в стране должна быть создана целая сеть таких центров. Они станут частью единой инновационной экосистемы, которая позволит приблизить разработки учёных к реальным запросам экономики и стимулировать развитие технологий.

Источник: government.ru, 12.07.2025

Цветные марки полиэтилена «ЗапСибНефтехима» импортозаместили сырье для производства труб

Цветные марки полиэтилена высокой плотности для производства труб выпускает предприятие «ЗапСибНефтехим» в Тобольске. Объем позволил закрыть годовой объем потребности российского рынка в таком сырье, сообщает компания.

Один из самых востребованных видов малотоннажной полимерной продукции необходим для систем водо- и газоснабжения жилищно-коммунального хозяйства. Его производят один раз на весь год. Предприятие

является единственным в России, продукция заменила импорт сырья из Европы и Азии.

«Этот проект для нашей команды стал не просто еще одной задачей в списке, а настоящим испытанием на прочность и проверкой наших возможностей, стратегического мышления. С самого начала мы понимали его масштаб и потенциальное влияние», – отметил ведущий инженер сектора грануляции производства полиэтилена высокой плотности «ЗапСибНефтехима» Василий Шутов.

Основное отличие марок – цвет конечного продукта, от которого в дальнейшем зависит область его применения. Из синей изготавливают напорные трубы систем водоснабжения, оранжевой – газоснабжения. В отличие от металлических трубы из ПЭВП сохраняют работоспособность трубопроводов до 100 лет.

Локализация производства цветных марок полиэтилена соответствует целям стратегии импортозамещения и развития отечественной химической промышленности. Так удалось устранить зависимость от зарубежных поставщиков и снизить себестоимость конечной продукции за счет исключения транспортных издержек, таможенных пошлин и валютных рисков. Это, в свою очередь, повысило конкурентоспособность российских труб как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

Кроме того, развитие собственного производства стало стимулом научно-технического прогресса в стране, создания новых рабочих мест в высокотехнологичных отраслях, развития инженерных компетенций и внедрения инноваций.

Источник: t-l.ru, 15.07.2025

В России развивают технологии импортозамещения в нефтегазе

Новую конструкцию детали очистных сооружений нефтеперерабатывающих заводов представили специалисты корпоративного уфимского научного института «Роснефти». В компании улучшили шестерню редуктора и уже внедрили ее в производственный процесс.

Научные институты «Роснефти» начали работы по импортозамещению в 2024 году. В планах института – развитие 3D-печати из полимеров и композитов. В перспективе таким способом можно изготовить более 5000 запчастей для предприятий компании.

В рамках разработки новых запчастей научные институты используют инновационный подход 3D-сканирования. Он позволяет создавать

высокоточную цифровую 3D-модель, на основе которой российскими предприятиями изготавливаются запчасти, не уступающие зарубежным деталям по качественным характеристикам.

На сегодняшний день на крупнейшем добывающем активе компании «РН-Юганскнефтегаз» проводятся опытно–промышленные испытания крыльчатки электродвигателей для подпорного и масляного насосов, изготовленные из пластика. По результатам испытаний планируется серийное производство деталей.

Источник: regnum.ru, 14.07.2025

Основная Программа

Спрос на российский софт растет. Совокупный оборот разработчиков программного обеспечения (ПО) в РФ в прошлом году достиг 2,46 трлн рублей – на 24% больше по сравнению с 2023 годом. Такие данные содержатся в исследовании некоммерческого партнерства разработчиков программного обеспечения «Руссофт».

Спрос на российское ПО действительно вырос. Это оправдано – использование зарубежных решений связано с большими рисками потери и утечки данных. В 2022 году многие крупные вендоры, такие как Microsoft, Oracle, SAP, Adobe, Autodesk, свернули свою деятельность в России. Тем не менее сейчас разработка программного обеспечения переживает не просто период импортозамещения, а переход к зрелому рынку с устойчивым спросом.

В госсекторе переход практически завершен – можно говорить о минимум 80% проектов, которые перешли на российский софт, в коммерческом замещение иностранных решений перевалило за 50%. Большая часть новых проектов – не формальное замещение, а переход на решения с высоким уровнем адаптации под инфраструктуру заказчика, считает генеральный директор IT-разработчика «Базис» Давид Мартиросов.

Спрос на внутреннем рынке исключительно высок и сконцентрирован в сегментах критической инфраструктуры (госкомпании, банки, промышленность) и массового ПО для бизнеса (офисные пакеты, ERP).

Из-за высокого спроса российские компании даже не успевают в полной мере его удовлетворять, считает основатель компаний «РОСА Линукс» и «МойОфис» Дмитрий Комиссаров.

В этих сегментах импортозамещение является главным драйвером, поэтому высокий спрос предсказуем.

Кроме развития на российском рынке у отечественных продуктов есть большой потенциал для выхода на зарубежные рынки, особенно дружественных стран. Тем не менее для этого необходима локализация под каждую отдельную страну – не просто добавление перевода, но и адаптация под региональное законодательство, бизнес-процессы и культуру, считает технический директор HD Tech Степан Дудник.

Сегодня программный продукт должен быть не просто альтернативой уже имеющимся, а отличаться по цене, функциональности и качеству, полагает эксперт. Важно выбирать рынки, на которые выгодно ориентироваться сегодня.

Огромный потенциал для российского ПО есть не только в странах СНГ. Оно может получить распространение в Индии, Индонезии, Вьетнаме, Филиппинах, Кубе и других дружественных странах. Объем экспорта российских софтверных компаний в дружественные страны в 2024 году впервые превысил объем экспорта в страны недружественные. Почти половина (46%) зарубежных продаж пришлась на страны ближнего зарубежья, 32% – на дружественные страны дальнего зарубежья и 22% – на недружественные страны. Годом ранее дружественные страны дальнего зарубежья в структуре продаж российского ПО занимали 25%.

Несмотря на хороший потенциал, общий объем экспорта российского ПО в 2024 году несколько снизился. Это подтверждается не только исследованием «Руссофт», но и другими источниками. В первую очередь это связано с геополитикой и санкциями. Традиционные рынки (Европа, США) практически закрыты из-за санкций. Западные компании уходят из России, а российским сложно работать на Западе, отметил руководитель отдела корпоративного развития «МойОфис» Алексей Дмитриев.

Источник: rg.ru, 15.07.2025